

Atzinuma Nr. 03/2007 1. pielikums

**LIDLĀUKU DROŠĪBAS UN SAVIETOJAMĪBAS TIESISKĀ REGULĒJUMA
PAMATPRASĪBAS**

SATURS

I. Pamatprasību apraksts.....	3
a - Ievads	3
b - Lidlauku fiziskie raksturlielumi, infrastruktūra un aprīkojums	5
(i) <i>Kustības zona</i>	5
(ii) <i>Augstums virs šķēršļiem</i>	7
(iii) <i>Vizuālie un nevizuālie palīglīdzekļi un lidlauku aprīkojums</i>	7
(iv) <i>Lidlauku dati</i>	8
c - Lidlauku ekspluatācija un pārvaldība	9
(i) <i>Prasības, kas attiecas uz visiem lidlauku operatoriem</i>	9
(ii) <i>Avārijas situācijas un glābšanas un ugunsdzēsības dienests</i>	10
(iii) <i>Lidlauku personāls</i>	11
(iv) <i>Drošības vadības sistēmas (SMS)</i>	11
d - Lidlauku apkārtne	12
II. Pamatprasības	13
A - Lidlauku fiziskie raksturlielumi, infrastruktūra un aprīkojums	13
1) <i>Kustības zona</i>	13
2) <i>Augstums virs šķēršļiem</i>	14
3) <i>Vizuālie un nevizuālie palīglīdzekļi un lidlauku aprīkojums</i>	14
4) <i>Lidlauku dati</i>	15
B - Lidlauku ekspluatācija un pārvaldība	15
C - Lidlauku apkārtne	17

PAMATPRASĪBU PASKAIDROJUMA RAKSTS

I. PAMATPRASĪBU APRAKSTS

a - Ievads

1. Šajā dokumentā ir skaidrots, kā, apspriežoties ar ieinteresētajām pusēm, Aģentūra ir izstrādājusi lidlauku drošības pamatprasības (ERs). Dokumenta mērķis ir skaidrot šādus galvenos jautājumus:
 - kas ir pamatprasības;
 - ERs izstrādē izmantotais apdraudējumu apzināšanas process, kam seko riska novērtējums un vajadzības gadījumā riska mazināšanas pasākumi;
 - ERs atbilstība ICAO standartiem un paraugpraksei.
2. Kā norāda to nosaukums, „pamatprasības” ir nosacījumi, kas jāievēro attiecībā uz ražojumiem, infrastruktūru, personām un organizācijām, lai pēc iespējas novērstu ar to izmantošanu, ekspluatāciju vai darbību saistītu pārmērīgu ietekmi uz sabiedrību. Tādēļ ar pamatprasībām nosaka līdzekļus, ar kuriem jānovērš vai līdz pieņemamam līmenim jāsamazina ar konkrētām darbībām saistīti riski, kad tie ir pamatoti paredzami. Citiem vārdiem sakot, tās nav juridiskas saistības, lai nodrošinātu noteiktus kvantitatīvus rezultātus (piemēram, pieļaujamo drošības līmeni), bet, gluži pretēji, saistības, kas paredz izmantot konkrētus līdzekļus¹, lai mazinātu nepieņemamus riskus. Šajā kontekstā jāsaprot, ka atbilstības pārbaudes (sertifikācijas vai apstiprinājuma procedūras) nav riska mazināšanas pasākumi; tās ir pārbaudes, lai pārliecinātos par riska mazināšanas pasākumu īstenošanu.
3. Lai noteiktu šādus līdzekļus, vispirms ir jāapzina ar analizējamo darbību saistītie apdraudējumi un jānovērtē ar tiem saistītie riski. Tātad pamatprasības ir līdzekļi, kas jāizmanto, lai mazinātu šos riskus līdz pieņemamam līmenim. Procedūra ir šāda:
 - tādu iespējamu notikumu apzināšana, kuri varētu izraisīt turpmāku, aviācijas drošībai bīstamu notikumu ķēdi, t.i., apdraudējumu apzināšana;
 - iespējamo seku novērtēšana un kategorizācija atbilstoši seku smaguma pakāpei;
 - notikumu iespējamības novērtēšana, pieņemot, ka netiek veikti nekādi piesardzības pasākumi (t.i., iespējamība);
 - pieļaujamā riska novērtēšana (t.i., ja notikums draud ar katastrofāli smagām sekām, ir pieļaujama tikai ārkārtīgi neliela šāda notikuma iespējamība; ja gaidāmās sekas nav tik smagas, pieļaujamā iespējamība var būt lielāka);
 - riska mazināšanas pasākumu noteikšana, lai mazinātu apdraudošā notikuma iespējamību vai samazinātu tā seku smagumu gadījumos, kad ar apdraudējumu saistītie riski ir nepieņemami.
4. Turklāt riska mazināšanas pasākumu sakarā ir svarīgi uzsvērt, ka tiem jābūt proporcionāliem drošības mērķim. Tas nozīmē, ka tie nedrīkst pārsniegt to mērķi, kas jāsasniedz, lai panāktu gaidāmo drošības ieguvumu, neradot pārmērīgus ierobežojumus, kuri neattaisno šo mērķi. Tādēļ šo pamatprasību mērķis ir tikai nodrošināt atbilstošus riska mazināšanas pasākumus, lai mazinātu ar individuālu gaisa kuģu ekspluatāciju lidlaukā vai lidlauka tuvumā saistītus nepieņemamus riskus. Aģentūra uzskata, ka ar kustībā esošu gaisa kuģu iespējamām sadursmēm

¹ Līdzekļu saistības pretstatā rezultātu saistībām.

saistīti riski ir jāaplūko atsevišķi, un pievērsīsies šim jautājumam, pētot riskus, kas saistīti ar gaisa satiksmes pārvaldības nodrošināšanu koncepcijas “no vārtiem līdz vārtiem” perspektīvā².

5. Tādēļ Aģentūra kopā ar *GASR*³ ekspertiem ir veikusi izpēti, lai apzinātu apdraudējumus, kas saistīti ar individuālu gaisa kuģu darbību, gaisa kuģim nolaižoties lidlaukā, vadot gaisa kuģi pa zemi vai paceļoties no lidlauka. Pēc potenciālo risku novērtējuma Aģentūra ir izstrādājusi riska mazināšanas pasākumus (t.i., drošības mērķus jeb pamatprasības), kas jāīsteno, lai šos riskus likvidētu vai samazinātu līdz pieņemamam līmenim. Pamatprasības ir apkopotas vairākās grupās atbilstoši personām, kas atbild par to izpildi:
 - ar lidlauku fiziskajiem raksturlielumiem, infrastruktūru un aprīkojumu (t.i., ar lidlauka projektu) saistītās pamatprasības;
 - ar lidlauku ekspluatāciju un pārvaldību saistītās pamatprasības;
 - ar lidlauku apkārtni saistītās pamatprasības.
6. Kā teikts apspriežu dokumentā (*NPA* Nr. 06/2006) – un tas jāpatur prātā – lidlauka īpašnieks un operators var būt pavisam atšķirīgas juridiskas personas. Ņemot vērā arvien pieaugošo virzību uz lidlauka pakalpojumu liberalizāciju, par vispārpieņemtu praksi visticamāk kļūs šo pakalpojumu decentralizācija, proti, valsts organizācijas, kas atbild par šo pakalpojumu nodrošinājuma organizēšanu, arvien vairāk slēgs ierobežota termiņa pakalpojumu piegādes līgumus ar ārējām organizācijām, bet infrastruktūra joprojām paliks šo organizāciju īpašumā. Šādā situācijā nebūtu godīgi uzlikt operatoriem saistības, ko var izpildīt tikai īpašnieki. Līdzīgā kārtā organizācijām, kas atbild par lidlauka pakalpojumu nodrošinājumu, iespējams, nav tiesību veikt pasākumus, lai garantētu drošību teritorijā ārpus lidlauka perimetra. Tādēļ ir jānosaka, ka pašu dalībvalstu pienākums ir nodrošināt, lai tiktu veikti vajadzīgie šāda veida pasākumi. Skaidrības un tiesiskās noteiktības labad ir arī konkrēti jānorāda, kuras personas atbild par katras pamatprasības izpildi.
7. Lai apstiprinātu iepriekš aprakstītās „no augšas uz leju” vērstās metodes rezultātus, Aģentūra ir veikusi „no lejas uz augšu” vērstu pārbaudi, lai izpētītu, kādēļ ir noteiktas konkrētas pamatprasības, kādus riskus šīs prasības mazina un vai izmantotie līdzekļi ir proporcionāli drošības mērķim. Pamatprasības ir salīdzinātas arī ar *ICAO* 14. pielikuma I sējuma „Lidlauku projektēšana un ekspluatācija” un II sējuma „Helikopteru lidlauki” noteikumiem, lai pārbaudītu, vai tās netraucē dalībvalstīm ievērot vispārējās *ICAO* saistības savietojamības un lidlauku drošības jomā.
8. Aģentūra ir pūlējies nodrošināt, lai paredzētās pamatprasības būtu piemērotas un proporcionālas attiecībā uz visu veidu gaisa kuģiem, uz kuriem attiecas *EASA* sistēmas tiesiskais regulējums, ieskaitot helikopterus un vispārējās aviācijas gaisa kuģus, uz jebkura veida ar aviāciju saistītu darbību (komercdarbību, uzņēmējdarbību un ar izklaidi saistītu darbību), kas notiek jebkurā lidlaukā vai tā tuvumā (piemēram, lidlaukos ar vienu skrejceļu, ar vairākiem skrejceļiem, helikopteru lidlaukos⁴, ūdens lidlaukos), un attiecībā uz jebkuriem (instrumentālo un vizuālo) lidojumu noteikumiem⁵, tādējādi cenšoties ievērot integrētās sistēmas nostāju, uz kuru pamatojas Kopienas politika civilās aviācijas drošības jomā. Protams, ka pēc noteikta laika īstenošanas noteikumu un pieņemamo atbilstības panākšanas līdzekļu (*AMCs*) līmenī tiks ieviesti arī vajadzīgie nošķirumi.

² Eiropas Komisija ir lūgusi Aģentūru strādāt pie šā jautājuma saskaņā ar 2. pantu Regulas 1592/2002 un nākt klajā ar priekšlikumiem par aeronavigācijas pakalpojumu un gaisa satiksmes pārvaldības tiesisko regulējumu. Tādēļ Aģentūra ir sākusi darbu un plāno 2007. gada novembrī publicēt paziņojumu par ierosinātajiem grozījumiem.

³ Lidlauku drošuma regulatoru grupa.

⁴ Helikopteru lidlauks ir lidlauks vai lidlauka daļa, kas īpaši projektēta kā helikopteru nolaišanās, pacelšanās un kustības pa virsmu vieta.

⁵ Saskaņā ar *ICAO* 2. pielikumu – Lidojumu noteikumi.

9. Visbeidzot - bet ne mazāk svarīgi - *ERs* ir izstrādātas ar domu, lai saistībā ar dažiem darbības veidiem atļautu tiešu pamatprasību īstenošanu. Tādējādi reglamentējoši instrumenti varētu būt ne vien saistoši īstenošanas noteikumi, bet arī elastīgāki un nesaistoši pieņemamie atbilstības panākšanas līdzekļi, kas jāievieš nozarei, operatoriem un iestādēm, izmantojot iekšējās drošības vadības sistēmas, un saskaņā ar jauniem labāka aviācijas drošības tiesiskā regulējuma principiem.

b - Lidlauku fiziskie raksturlielumi, infrastruktūra un aprīkojums

(i) Kustības zona

10. Ikvienā lidlaukā ir vismaz pacelšanās un nolaišanās laukums. Projektējot šo laukumu, viens no pirmajiem uzdevumiem ir nodrošināt, lai tā izmēri būtu pietiekami tajā gaidāmo gaisa kuģu uzņemšanai. Citādi gaisa kuģis var noskriet no šā laukuma vai neietilpt tā robežās, radot risku sabojāt gaisa kuģi vai, ja ātrums ir pietiekami liels, risku ievainot vai nonāvēt gaisa kuģa pasažierus un apkalpi vai cilvēkus uz zemes, kas ir uzskatāms par nepieņemamu risku. Šo problēmu risina pamatprasību (*ERs*) A.1.a.i. punkts, kas nosaka, ka laukumam jābūt ar atbilstošiem izmēriem. Šā punkta formulējums ļauj turpināt pašreizējo praksi, vienlaikus paredzot iespēju izstrādāt īstenošanas noteikumus, kas atbilst, piemēram, *ICAO* 14. pielikuma I sējuma 3.1.6. un 3.1.9. punktam.
11. Turklāt nolaišanās un pacelšanās laukumam jāspēj izturēt atkārtotu slodzi, ko rada gaisa kuģi, kas gaidāmi šajā laukumā. Ja laukumu bieži izmanto pārāk smagi gaisa kuģi, pacelšanās un nolaišanās laukuma stāvoklis var strauji pasliktināties. Savukārt šāda pasliktināšanās ar laiku var radīt tādas sekas kā, piemēram, gaisa kuģa vadības kontroles zudums, kas var izraisīt avāriju. Tādēļ *ERs* A.1.a.ii. punkts nosaka, ka nolaišanās un pacelšanās laukumam ir jābūt ar pietiekamu nestspēju. Šā punkta formulējums, protams, izslēdz ūdens lidlaukus, kuru nestspēja ir atkarīga no dabīgiem raksturlielumiem. Šis punkts arī atbilst *ICAO* 14. pielikuma I sējumam, piemēram, 3.1.20. punktam.
12. Turklāt nedrīkst pieļaut, ka nolaišanās un pacelšanās laukumā neatkarīgi no tā, vai tā ir zemes platība vai mākslīga būve, uzkrājas ūdens vai ir nepietiekama vai neefektīva drenāža. Pārmērīga ūdens uzkrāšanās, piemēram, var izraisīt, gaisa kuģu, jo īpaši lidmašīnu, slīdēšanu pa ūdens virsmu, kas var būt par cēloni vadības kontroles zudumam un avārijai, bet tas ir nepieņemams risks. *ERs* A.1.a.iii. punkta nolūks ir prasīt, lai, projektējot šādu laukumu, tiktu nodrošināta efektīva ūdens drenāža. Šis punkts atspoguļo *ICAO* 14. pielikuma I sējuma 3.1.18. punkta nolūku.
13. Nolaišanās un pacelšanās laukumā, protams, nedrīkst būt gareniskas un sānu nogāzes, kas apkalpei varētu ierobežot redzamību vai varētu padarīt laukuma izmantošanu bīstamu sakarā ar pārmērīgu vai mainīgu slīpumu. Nosēšanās un pacelšanās laukums, kas projektēts, neņemot vērā šos apsvērumus, varētu būtiski samazināt to gaisa kuģu drošību, kuri izmanto šādu laukumu. Šo problēmu risina *ERs* A.1.a.iv. punkts, kas saskan ar tādiem *ICAO* 14. pielikuma I sējuma punktiem kā 3.1.12. līdz 3.1.19. punkts.
14. Jāņem vērā arī apdraudējumi, ko var radīt laukuma virsmas raksturlielumi. Viens no šādiem apdraudējumiem var būt, piemēram, nepietiekama saķere, kas var mazināt lidmašīnas bremzēšanas efektivitāti, līdz ar to lidmašīna var noskriet vai sāniski noslidēt no pacelšanās un nolaišanās laukuma. Cits piemērs – virsmas nelīdzenumi var negatīvi ietekmēt lidmašīnas pacelšanos un nolaišanos, radot pārlietu kratīšanos, garenisku sasvēršanos vai vibrēšanu vai citas vadīšanas grūtības. Sekas var būt pat aviācijas avārijas ar upuriem. Tādēļ vienīgais praktiskais šādu nepieņemamu risku mazināšanas veids ir noteikt, ka virsmas raksturlielumiem

jābūt tādiem, lai novērstu avārijas izraisošus notikumus. Tas ir *ERs* A.1.a.v. punkta mērķis; šis punkts atspoguļo *ICAO* 14. pielikuma, piemēram, I sējuma 3.1.21. līdz 3.1.25. punkta *SARPs*.

15. Ja uz nolaišanās un pacelšanās laukuma ir atstāts vai uzstādīts kāds bīstams priekšmets (piemēram, pārāk lielu izmēru nelūstoši marķieri vai vizuāli palīgīdzekļi), gaisa kuģis var ar šiem priekšmetiem sadurties, radot gaisa kuģa bojājumu vai pat gaisa kuģa pasažieru un apkalpes ievainojumus vai nāvi, ja sadursme notiek pietiekami lielā ātrumā. Tādēļ *ERs* A.1.a.vi. punkts saskaņā ar tādiem *ICAO* 14. pielikuma I sējuma punktiem kā, piemēram, 9. un 10. nodaļas 9.9. un 10.2. punkts nosaka, ka uz nolaišanās un pacelšanās laukuma nedrīkst atrasties priekšmeti, kas var radīt nepieņemamus riskus.
16. Ja lidlaukam ir vairāk nekā viens nolaišanās un pacelšanās laukums, pastāv potenciāls risks, ka gaisa kuģis var nonākt pārāk tuvu citam nolaišanās un pacelšanās laukumam, tādējādi traucējot tā ekspluatāciju. Neskarot operatīvus pasākumus, piemēram, taktiskās gaisa satiksmes pārvaldības ierobežojumus, šāda veida apdraudējumus var mazināt, projektējot atbilstošu lidlauka izkārtojumu, tostarp paredzot pietiekamu mazāko attālumu starp nolaišanās un pacelšanās laukumu atkarībā no ekspluatācijas procedūrām, kas attiecas uz skrejceļu plānoto izmantošanu. *ERs* A.1.b. punkts ir izstrādāts, lai paredzētu ar lidlauka projektu saistītos riska mazināšanas līdzekļus. Tas ļauj izstrādāt īstenošanas pasākumus, kas atbilst, piemēram, *ICAO* 14. pielikuma I sējuma 3.1.10. un 3.1.11. punkta noteikumiem un 14. pielikuma II sējuma helikopteru nošķiršanas attāluma prasībām.
17. Nolaišanās beigu posmā un pacelšanās sākumposmā gaisa kuģi atrodas tik tuvu zemei, ka ir jāveic atbilstoši pasākumi, lai nepieļautu, ka gaisa kuģi varētu sadurties ar nepieņemamiem priekšmetiem (piemēram, nelūstošām radionavigācijas antenām). Tādēļ *ERs* A.1.c. punkts un tā i., ii., iii. un iv. apakšpunkts nosaka, ka apkārt nolaišanās un pacelšanās laukumam jāierīko drošības zonas, kam ir atbilstoši fiziskie raksturlielumi un kurās neatrodas nepieņemami priekšmeti. Šīs zonas ir paredzētas, lai, veicot pacelšanās vai nolaišanās operācijas, aizsargātu tām pāri lidojošus gaisa kuģus vai gaisa kuģus, kas nolaižoties netīši nenokļūst līdz pacelšanās un nolaišanās laukumam vai pārskrien pāri tā malai vai galam. Šie noteikumi ļauj izstrādāt konkrētākus ieviešanas pasākumus un vienlaikus ievērot *ICAO* 14. pielikuma I un II sējuma 3. nodaļas attiecīgos punktus.
18. Atkarībā no tā, kā lidlauku - zemes platību vai mākslīgu būvi - paredzēts izmantot, papildus nolaišanās un nosēšanās laukumam, iespējams, ir jāizveido zonas gaisa kuģu vadīšanai pa zemi un/vai novietošanai stāvvietā. Arī vadot gaisa kuģi pa zemi ar salīdzinoši nelielu ātrumu, sadursme ar kādu šķērslī vai kontroles zudums uz slidenas virsmas, kā arī nepietiekama nestspēja var izraisīt avāriju. Lai mazinātu šo risku, šīm zonām jābūt projektētām tā, lai gaisa kuģus varētu droši ekspluatēt jebkuros paredzamos apstākļos. Šīm zonām noteiktie kritēriji ir nosaukti *ERs* A.1.d. punktā un tā i., ii., iii., iv. un v. apakšpunktā, atkal minot nestspēju, ūdens drenāžu, nogāzes, virsmas raksturlielumus un bīstamu priekšmetu klātbūtni. Lai ar turpmākiem īstenošanas noteikumiem šīm zonām neuzliktu tikpat stingras fizisko raksturlielumu prasības kā nolaišanās un pacelšanās laukumiem, šis jautājums ir risināts atsevišķi. Šie noteikumi nodrošina atbilstību *ICAO* 14. pielikuma I sējuma attiecīgajiem punktiem un līdzīgām II sējuma 3. nodaļas prasībām, kas attiecas arī uz gadījumiem, kad galvenokārt lidmašīnām paredzētos lidlaukos ir atļauta helikopteru ekspluatācija.
19. Tie paši principi, kas skaidroti iepriekšējā punktā, attiecas arī uz citu infrastruktūru, piemēram, uz statņiem, gaisa tiltiem un citu aprīkojumu, kas sadursmes gadījumā var izraisīt avāriju. *ERs* A.1.e. punkts risina šo jautājumu, vienlaikus netraucējot ievērot *ICAO* 14. pielikuma I sējuma 3. nodaļas principus.

20. Arvien vairāk lidlauku kļūst par centriem, kur notiek dažādi pasākumi, kas var būt tīri komerciāli un adresēti pasažieriem un citiem lidlauka izmantotājiem, kuri faktiski nav saistīti ar gaisa kuģu ekspluatāciju. Šiem pasākumiem nereti vajag speciālas būves, celtnes vai aprīkojumu. No drošības viedokļa šos pasākumus pašus par sevi nevar uzskatīt par aviācijas drošībai kritiski bīstamiem, bet netieši un netīši tie tomēr var apdraudēt drošību. Piemēram, jauna ēka, pat ja tā pati par sevi nav šķērslis, var radīt turbulenci, kuras rezultātā pilots var zaudēt kontroli pār gaisa kuģi. Citi šādu būvju radītu iespējamu apdraudējumu piemēri ir nošķiršanas attālumu pārkāpšana, redzamības aizšķērsošana *ATC* vai citiem lidlauka izmantotājiem, atkritumi no noliktavām, kas var būt par iemeslu nepiederošu priekšmetu radītiem bojājumiem, stiklotu vai citādu pulētu virsmu laukumi, kas atstaro saules gaismu, ēkas, kas projektētas tā, ka atstaro radara signālus, rada navigācijas palīgīdzekļu darbības traucējumus, daudzstaru vai fona gaismas interferenci, kas pilotiem apgrūtina redzamību, utt. Visi šie apdraudējumi varētu izraisīt gaisa kuģa bojāeju. Šo risku mazināšanu paredz *ERs A.1.f.* punkts, kas atspoguļo arī *ICAO 14.* pielikuma *SARPs*.
21. Visbeidzot, tā kā nolaižoties un paceļoties gaisa kuģim ir liels ātrums, sadursme ar kādu cilvēku, dzīvnieku vai transportlīdzekli var izraisīt avāriju. *ERs A.1.g.* punkts mazina šo risku, vienlaikus netraucējot ievērot *ICAO* prasības, piemēram, noteikumus, kas iekļauti *14.* pielikuma *I* sējuma *3.* nodaļā.
- (ii) *Augstums virs šķēršļiem*
22. Aviācijas drošības statistika rāda, ka nolaišanās un pacelšanās ir lidojuma bīstamākie posmi. Šajos lidojuma posmos gaisa kuģiem nākas zemā augstumā lidot virs vai pāri lidlaukam piegulošai teritorijai. Tādēļ jānodrošina iespējamība noteikt ielidošanas un izlidošanas trajektorijas, ko gaisa kuģi var izmantot un kas garantē, ka, nolaižoties vai paceļoties lidlauka perimetra iekšpusē un ārpusē, gaisa kuģi lido pietiekamā augstumā virs zemes un virs šķēršļiem. Ar šīm trajektorijām saistītie maršruti vai zonas ir neatņemama lidlauka projekta daļa, jo lidlauku nevarētu droši izmantot, ja nebūtu šādas trajektorijas, kas nodrošina no šķēršļiem brīvu lidojumu un pa kuru var lidot gaisa kuģi, kas parasti izmanto attiecīgo lidlauku. Tas arī ir *ERs A.2.* punkta un tā *a.* un *b.* apakšpunkta mērķis. Šis punkts atspoguļo *ICAO 14.* pielikuma *4.* nodaļu par šķēršļu ierobežošanu un novākšanu un *ICAO Doc 8168* par izlidošanas, ielidošanas un nolaišanās procedūrām.
- (iii) *Vizuālie un nevizuālie palīgīdzekļi un lidlauku aprīkojums*
23. Ja gaisa kuģa apkalpe izmanto lidlauku, kuru tā nepazīst vai kurā ir slikta redzamība, tā norādēm, marķieriem, marķējumam un citiem vizuālajiem un nevizuālajiem palīgīdzekļiem jāsniedz nepārprotama informācija bez jebkādas sajaukšanas iespējas. Ja tā nebūtu, gaisa kuģi varētu nolaisties nepareizā nolaišanās un pacelšanās laukuma daļā, novirzīties no vadīšanai pa zemi paredzētā ceļa viduslīnijas vai nostāties nepareizā stāvvietā, kas varētu palielināt avārijas risku. Turklāt šāda informācija nepārprotami jādara zināma ikvienai gaisa kuģa apkalpei ikvienā pasaules lidlaukā, lai nepieļautu, ka gaisa kuģa apkalpe, kas nepazīst lidlauku, veic nepareizus manevrus. Tādēļ ar likumu jānosaka, ka lidlauka projektā iekļauj šo risku mazināšanai vajadzīgos palīgīdzekļus un marķējumu. Tas arī ir *ERs A.3.a.* punkta mērķis; šis punkts atspoguļo prasības, kas noteiktas *ICAO 14.* pielikuma *5.* nodaļas dažādos punktos. Jāievēro, ka šo formulējumu var attiecināt arī uz radionavigācijas palīgīdzekļiem, jo arī šo palīgīdzekļu darbība sekmē lidlauku drošību un savietojamību. Īstenošanas noteikumu, *AMCs* un ar tiem saistīto noteikumu izstrādes procesu dublēšanu novērsīs stingra koordinācija ar „Eiropas vienotās gaisa telpas” darba programmu.

24. Pieredze rāda, ka gaisa kuģi nereti cieš, veicot tādas operācijas kā vadīšana pa zemi vai novietošana stāvvietā⁶, un tam par iemeslu ir iepriekš minēto palīglīdzekļu un aprīkojuma sabojāšanās vai efektivitātes mazināšanās (piemēram, tie nesniedz pietiekami precīzu informāciju vai pēkšņi pārstāj darboties); tādēļ lidlauku aprīkojuma nodrošinājums, ekspluatācija un tehniskā apkope ir neatņemama lidlauku drošības daļa. Lai mazinātu saistītos riskus, *ERs* ir papildinātas ar A.3.b. punktu.
25. Turklāt daudzi vizuālie un nevizuālie palīglīdzekļi ir sistēmas, kuru pastāvīga funkcionēšana ir atkarīga no elektriskās strāvas piegādes. Strāvas piegādes pārtraukumi nedrīkst radīt situācijas, kas pasliktina lidojuma apkalpei sniegtās svarīgās informācijas kvalitāti. Nepieņemama riska situācija varētu izveidoties gadījumā, ja, izlidojot sliktas redzamības apstākļos, nodzistu skrejceļa gaismas, vai ja, gaisa kuģim nolaižoties naktī, pēkšņi nodzistu tuvošanās gaismu sistēma. Tas attiecas arī uz radionavigācijas signāliem. Tādēļ, ievērojot arī *ICAO* 14. pielikuma I sējuma 8. nodaļā noteiktos principus, kas aptver elektriskās strāvas piegādes sistēmas visam aeronavigācijas aprīkojumam, *ERs* A.3.c. punktā ir noteikti riska mazināšanas pasākumi gadījumā, ja ir traucēta strāvas piegāde vizuālajiem un nevizuālajiem palīglīdzekļiem. Kā iepriekš minēts, izstrādājot sīkus īstenošanas noteikumus un pārbaudes procedūras, tiks novērsta iespējama “Eiropas vienotās gaisa telpas” procesu dublēšana.
26. Papildinot divus iepriekšējos punktus, kuru nolūks ir nodrošināt vizuālo un nevizuālo palīglīdzekļu bezavāriju darbību, būtu jāparedz arī aizsardzība pret ārējiem faktoriem. Tīši traucējumi vai sabotāža varētu pēkšņi sabojāt aeronavigācijas bāku. Šāda situācija varētu radīt nepieņemamu risku. *ERs* A.3.d. punkta mērķis ir mazināt šādu risku. Turklāt tas saskan ar *ICAO* 14. pielikuma I sējuma 9. nodaļas noteikumiem.
27. Turklāt starojuma avoti un kustīgi priekšmeti var radīt gaisa kuģu izmantoto radionavigācijas signālu anomālijas. Daudzi starojuma avoti ir uzstādīti lidlauka perimetrā, jo tie ir vajadzīgi, lai atvieglinātu radionavigāciju; turklāt pa lidlauku un pat pa kustības zonu, protams, brauc transportlīdzekļi. Tādēļ *ERs* A.3.e. punkta mērķis ir mazināt nepieņemamos riskus, ko var radīt šie faktori, kā to prasa arī *ICAO* 10. pielikums par radionavigācijas palīglīdzekļu aizsardzību. Šo pamatprasību vajadzētu aplūkot arī kopā ar *ERs* B.1.b. un C.1. punktu, kas attiecas uz operatoriem un valsts iestādēm; minēto punktu mērķis ir mazināt šādus riskus gadījumos, kad tos kontrolē operatori un valsts iestādes.
28. Visbeidzot, personālam, kas ekspluatē vai izmanto lidlauka aprīkojumu, kurš var radīt nepieņemamus aviācijas drošības riskus, jāsaņem atbilstoša informācija un skaidras norādes par potenciāli nedrošajiem apstākļiem. Ar šo mērķi ir izstrādāts *ERs* A.3.f. punkts.
- (iv) *Lidlauku dati*
29. Ir jānosaka katra lidlauka dati, kam jāsaturs informācija par lidlauka dažādajiem fiziskajiem raksturlielumiem, piemēram, atrašanās vietu, dažādo kritiski svarīgo punktu pacēlumu, nolaišanās un pacelšanās laukuma virzienu un izmēriem, manevrēšanas zonu izmēriem un dažāda veida vizuālajiem un nevizuālajiem palīglīdzekļiem un to izvietojumu. Šiem datiem vienmēr jābūt pareiziem, lai nodrošinātu gaisa kuģu drošu ekspluatāciju lidlaukā. Tādēļ visi svarīgie dati regulāri jāatjaunina. Lidojuma apkalpei sniegta nepareiza informācija varētu radīt nopietnus riskus, piemēram, risku sadurties ar datos neminētu šķērslī. Tādēļ ir izstrādāts *ERs* A.4.a. punkts, kas savukārt saskan ar 14. pielikuma I sējuma 2. nodaļu.
30. Iepriekšējā punktā ir runāts par vajadzību noteikt svarīgos lidlauka datus un regulāri tos atjaunināt. Taču ar to vien nepietiek. Atbilstoši, salasāmi, pilnīgi un nepārprotami dati jādara

⁶ Skatīt: http://www.flightsafety.org/gap_home, kur minēts, ka saskaņā ar Lidojumu drošības fonda (*FSF*) aplēsēm šādas avārijas un incidenti kopumā izmaksā aptuveni 10 000 miljonus ASV dolāru gadā (2006. g.). Šis temats ir plašāk analizēts Reglamentējošās ietekmes novērtējumā.

zināmi arī lidojuma apkalpei. Atgriežoties pie (iii) iedaļā izklāstītajām prasībām, šādi aviatoriem pieejami dati, ja tie būs pietiekami precīzi un to formāts standartizēts, sekmēs gan drošību, gan savietojamību. Tādēļ šādu datu precizitāte, integritāte un formāts, jo īpaši mūsdienu aeronavigācijas datubāzēm ir ļoti svarīgi. Ja dati ir divdomīgi, maldinoši vai sabojāti, tie nespēj sniegt vajadzīgo informāciju, līdz ar to rodas tāds pats risks kā situācijā, ja datu nebūtu vispār, vai - vēl sliktāk - šādus datus var pārprast un tie var radīt nedrošu situāciju. Tas ir noteikts *ERs* A.4.b. punktā, kas saskan ar 14. pielikuma I sējuma 2. nodaļas noteikumiem.

31. Papildinot iepriekš aprakstīto lidlauka datu sistēmu, ir būtiski noteikt arī šo datu ātras paziņošanas veidus un līdzekļus, nemainot to saturu. No iepriekš teiktā ir skaidrs, kādus apdraudējumus var radīt kļūdaini vai novēloti saņemti dati. *ERs* A.4.c. punkta mērķis ir nodrošināt ātru un nesabojājamu datu pārraidi, un arī šis punkts saskan ar *ICAO* 14. pielikuma 2. nodaļas noteikumiem.

c - Lidlauku ekspluatācija un pārvaldība

(i) *Prasības, kas attiecas uz visiem lidlauku operatoriem*

32. Pamatprasību formulējums ir rūpīgi pārdomāts, lai neliktu operatoriem nodrošināt rezultātus, ko operatori nemaz nespēj nodrošināt. Tā vietā ir lietots vārds “pierādīt”, kas ļauj operatoriem izvēlēties starp dažādiem prasību izpildes variantiem, piemēram, šādiem:
- prasību tieša izpilde un saistīto uzdevumu dokumentēšana;
 - līgumu un vajadzības gadījumā pakalpojumu līmeņa vienošanos slēgšana ar citiem uzņēmumiem;
 - apliecinājumu sniegšana par to, ka, piemēram, saskaņā ar valsts iestādes likumīgu lēmumu un atbilstošu vienošanos, attiecīgās funkcijas pilda kompetentas organizācijas (piemēram, kontroltorņa pakalpojumus sniedz izraudzītais gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējs, bet *RFFS* nodrošina valsts organizācijas).
33. Operatoru galvenais pienākums ir nodrošināt, lai lidlauka izmantošana vienmēr notiktu optimālos drošības apstākļos. To liek atcerēties *ERs* B.1. punkts. Tas savukārt nosaka, ka lidlauka operatora rīcībā ir jābūt vajadzīgajiem līdzekļiem, kas ir proporcionāli lidlaukā notiekošo gaisa kuģu operāciju intensitātei, sarežģītībai un veidam un pie kuriem pieder cilvēkresursi, materiāli un aprīkojums, organizācija un procedūras. Tas ir atspoguļots *ERs* B.1.a. punktā.
34. Lidlauka operatoram jāveic pārbaudes, lai pārlicinātos par lidlauka nepārtrauktu atbilstību *ERs* A iedaļas prasībām. Ja kāda notikuma rezultātā lidlauks vai kāda tā daļa - lai arī tikai uz laiku - kļūst prasībām neatbilstoša, lidlauka operatoram jāveic labošanas pasākumi vai vajadzīgie riska mazināšanas pasākumi un attiecīgi jāinformē gaisa kuģu ekspluatanti. Šie pasākumi var būt dažādi - no lidlauka slēgšanas līdz procedūru pielāgošanai, lai kompensētu pagaidu apdraudējumus. Šis pamatprincips ir noteikts *ERs* B.1.b. punktā, kas atspoguļo *ICAO* 14. pielikuma 2.9. punktā un *ICAO* Lidlauku sertifikācijas rokasgrāmatas 1. pielikuma 4.5. punktā minētos noteikumus.
35. Ja nolaižoties vai paceļoties gaisa kuģis saduras ar dzīvnieku vai putnu, šāda sadursme var radīt gaisa kuģa bojājumu un tādējādi izraisīt avāriju. Tādēļ lidlauku operatoriem jāizstrādā un jāievieš sistēmas vai procedūras putnu un dzīvnieku uzraudzībai un kontrolei uz lidlauka un tā apkārtnē, lai nodrošinātu, ka tie nevar kaitēt gaisa kuģu drošībai. Šis pienākums ir atspoguļots *ERs* B.1.c. punktā un saskan arī ar *ICAO* 14. pielikuma I sējuma 9.4. un 9.10. punkta *SARPs*.
36. Turklāt ir jāizstrādā un jāpiemēro procedūras transportlīdzekļu un cilvēku pārvietošanās koordinācijai kustības zonā un citās ekspluatācijas zonās, lai izvairītos no sadursmēm un gaisa

kuģu bojājumiem. Šie mērķi un skaidrojumi ir *ERs* B.1.d. punkta pamatā. Pēc būtības šā punkta nostāja pilnīgi saskan ar *ICAO* 14. pielikuma I sējuma 9. nodaļu.

37. Pašsaprotamu apsvērumu dēļ lidlauku nevajadzētu ekspluatēt nelabvēlīgos laika apstākļos, pie sliktas redzamības un naktī, ja nav attiecīgu ekspluatācijas procedūru un vajadzīgo noteikumu un ja nav pieejams vajadzīgais aprīkojums. Šādu pasākumu trūkums varētu izraisīt avāriju gadījumos, kad tie jāpiemēro lidlaukam, ko paredzēts ekspluatēt minētajos apstākļos. Tādēļ ir izstrādāts *ERs* B.1.e. punkts, kas turklāt atspoguļo *ICAO* Lidlauku sertifikācijas rokasgrāmatas 1. pielikuma 4.16. punktā definētos principus.
38. Gaisa kuģu drošu ekspluatāciju lidlaukā var ietekmēt virkne dažādu tirgus dalībnieku. Viens no tiem ir pats lidlauks, kura darbība ir jāsaskaņo un jākoordinē ar pārējo šajā pakalpojumu ķēdē iesaistīto svarīgo tirgus dalībnieku darbību. Tas jo īpaši attiecas, piemēram, uz gaisa kuģu ekspluatantiem, lidlauka pakalpojumu sniedzējiem, degvielas uzpildes un citu pakalpojumu sniedzējiem, kuru darbība var radīt nepieņemamus aviācijas drošības riskus. Dažādu organizāciju darbības koordinācija drošas ekspluatācijas kontekstā ir pietiekami svarīga, tādēļ tā jāparedz tiesiskā līmenī, un to atspoguļo *ERs* B.1.f. punkts. To atspoguļo arī *ICAO* Lidlauku sertifikācijas rokasgrāmatas 2.2.e. punkts.
39. Ir zināms, ka daudzos lidlaukos gaisa kuģu degvielas uzpildes pakalpojumus, kas nav lidlauku operatoru pārziņā, nodrošina lidlauka pakalpojumu sniedzēji. Tomēr lidlauku operatoru pārziņā var atrasties degvielas noliktavas un/vai cauruļvadi. Tādēļ *ERs* ir papildinātas ar B.1.g. punktu, kur atkal ir lietots vārds “pierādīt”, lai ļautu operatoriem izvēlēties dažādus izpildes organizācijas modeļus.
40. Visbeidzot, ir skaidrs, ka ir jāveic ar drošību saistīta lidlauku aprīkojuma (piemēram, *RFFS*, vizuālo un nevizuālo palīglīdzekļu utt.) pienācīga tehniskā apkope un pārbaudes, lai aprīkojums vienmēr būtu lietošanas kārtībā. Tādēļ jāizstrādā un praksē jāpiemēro atbilstošas instrukcijas, kā nosaka *ERs* B.1.h. punkts.

(ii) *Avārijas situācijas un glābšanas un ugunsdzēsības dienests*

41. Lidlauka avārijas pasākumu plānošana ir process, lai sagatavotos avārijām lidlaukā vai tā tuvumā. Šāda gatavošanās ir būtisks pasākums, lai mazinātu iespējamu negadījumu bīstamību. Plānā jāparedz visu to pušu rīcības koordinācija, kuras šādās situācijās var palīdzēt. Sākotnēji nevainīgi incidenti, ja tos pienācīgi nerisinātu, varētu izvērsties par ļoti nopietniem starpgadījumiem un novest pie cilvēku bojāejas. Tādēļ ir būtiski mazināt ar šādiem starpgadījumiem saistītos riskus, jau iepriekš plānojot avārijas pasākumus. Šos pasākumus paredz *ERs* B.1.i. punkts, kas atspoguļo arī *ICAO* 14. pielikuma I sējuma 9. nodaļas 9.1. punkta noteikumus. Arī gadījumos, kad šāds plāns ietilpst vispārējā plānā, kas atrodas nevis lidlauka operatora, bet augstākstāvošu organizāciju pārziņā, lidlauka operatoram tomēr vajadzētu noteikt un piemērot procedūru minimumu, lai, rodoties avārijas situācijai, spētu to risināt (šeit var minēt, piemēram, atbildīgajiem darbiniekiem paredzētas instrukcijas un informāciju, lai sazinātos ar citām pusēm, kuru uzdevums ir veikt nekavējošus ieviešanas pasākumus).
42. Pašsaprotams šādu avārijas situāciju risināšanas līdzeklis ir atbilstoša glābšanas un ugunsdzēsības dienesta (*RFFS*) izveide, gādājot, lai tas vienmēr būtu gatavs operatīvi rīkoties, kā to prasa *ICAO SARPs*⁷. Gan personāla, gan ugunsdzēsības līdzekļu ziņā šādiem dienestiem jābūt proporcionāliem gaisa kuģiem, kas izmanto lidlauku, tomēr, ievērojot saņemtos apsvērumus, Aģentūra uzskata par vajadzīgu paredzēt pietiekamu elastīgumu, lai, plānojot minēto dienestu lielumu, būtu iespējams līdzsvarot izmaksas un drošības vajadzības. Tas ir atspoguļots *ERs* B.1.j. formulējumā.

⁷ *ICAO* 14. pielikuma 4. izdevums, kā arī tā 2004. gada 11. jūlija 7. grozījums un 2006. gada 11. jūlija 8. un 9. grozījums, kur, ievērojot, kādas lidmašīnas “parasti izmanto” lidlauku, ir noteiktas lidlauku *RFFS* kategorijas.

(iii) *Lidlauku personāls*

43. Tāpat kā uz lidojuma apkalpes locekļiem, arī uz personām, kas ir iesaistītas lidlauka ekspluatācijā vai tehniskajā apkopē un kuru darbība var ietekmēt gaisa kuģu ekspluatācijas drošību, ir jāattiecināta proporcionālas šo personu apmācības, kvalifikācijas un nepārtrauktas kompetences prasības, kas attiecas ne vien uz šo personu konkrēti veicamajiem uzdevumiem, bet ir vispārīgākas un aptver arī aviācijas drošības noteikumus un ar lidlauku ekspluatāciju saistītās procedūras. Turklāt neatkarīgi no vajadzīgā kompetences līmeņa šos cilvēkus vajadzētu regulāri informēt par svarīgām ar lidlauku ekspluatāciju saistītām pārmaiņām. Tādēļ *ERs* B.1.k. punkts nosaka: lai veiktu ar drošību saistītos pienākumus, minētajām personām jābūt apmācītām, kvalificētām un nepārtraukti kompetentām. Šo principu jau paredz *ICAO* Lidlauku sertifikācijas rokasgrāmatas 3D.2. punkts.
44. Personas, kam ir tiesības bez pavadības piekļūt kustības zonai vai citām ekspluatācijas zonām, var radīt ar gaisa kuģu ekspluatāciju saistītus nepieņemamus riskus, ja šīs personas nav atbilstoši apmācītas vai informētas par drošības procedūrām, kas jāievēro šajās zonās. Tas attiecas ne vien uz lidlauku operatoru un to darbuzņēmēju darbiniekiem, bet arī uz citām organizācijām (piemēram, lidlauka pakalpojumu sniedzējiem), kam ir tiesības strādāt uz perona vai citās ekspluatācijas zonās. Šis ir *ERs* B.1.l. punkta mērķis; minētais punkts attiecas arī uz jebkuru transportlīdzekļu vadītājiem, kas pārvietojas pa lidlauku. Šis *ERs* punkts pilnīgi atbilst *ICAO* 14. pielikuma I sējuma 9. nodaļas attiecīgajiem noteikumiem.
45. Protams, arī (ii) iedaļā minētajiem glābšanas un ugunsdzēsības dienestu darbiniekiem ir jābūt ne vien vispār apmācītiem veikt glābšanas un ugunsdzēsības darbus, bet speciāli apmācītiem un no medicīniskā viedokļa piemērotiem darbam aviācijas vidē. Tas ir atspoguļots *ERs* B.1.m. un n. punktā.

(iv) *Drošības vadības sistēmas (SMS)*

46. Iepriekš izklāstītās pamatprasības, par kuru izpildi atbild lidlauku operatori, rāda, ka lidlauka droša ekspluatācija prasa, lai atbilstoši apmācīts personāls, ievērojot rūpīgu darbības koordināciju, īstenotu virkni ar dažādām jomām saistītu riska mazināšanas pasākumu. Sasniedzot zināmu lidlauka sarežģītības pakāpi, to var panākt vienīgi, izveidojot un ieviešot atbilstošu vadības sistēmu, kas ļauj garantēt drošību un kvalitāti vajadzīgajā līmenī. Šādas sistēmas mērķim jābūt nepārtrauktai pilnveidei, kuras pamatā ir pastāvīga incidentu analīze un avāriju novēršana, kā arī patiesas drošības kultūras veicināšana. Šāda nostāja jau ir guvusi plašu atbalstu starptautiskajās lidlauku aprindās, un to atspoguļo *ICAO* 14. pielikuma standartu 1.5.3. punkts, nosakot, ka visiem sertificētajiem lidlauku operatoriem jāievieš oficiālas drošības vadības sistēmas (*SMS*). Šādām sistēmām, protams, jāatbilst attiecīgiem kritērijiem, kas aprakstīti minētā pielikuma 1. nodaļas 1.4. punktā.
47. Kā skaidrots Atzinumā, Eiropas ieinteresētās puses plaši atbalsta visu sabiedriskai izmantošanai atvērtu lidlauku operatoru sertifikāciju. Tomēr visi ir vienisprātis, ka mazas organizācijas diez vai spēj ieviest īstas *SMS*; šāda sloga uzlikšana mazu lidlauku operatoriem nebūtu proporcionāla arī, ņemot vērā faktiskos ar šādu lidlauku ekspluatāciju saistītos riskus. Lai gan *ICAO* pieprasa šādas sistēmas, nedrīkst aizmirst, ka minētais standarts attiecas tikai uz lidlaukiem, ko izmanto starptautiskiem gaisa pārvadājumiem, un tikai retos gadījumos tie ir mazi lidlauki. Līdz ar to Aģentūra uzskata, ka prasība ieviest *SMS* būtu jāattiecināta tikai uz salīdzinoši sarežģītu lidlauku operatoriem.
48. Lai noteiktu šo sarežģītības līmeni, ievērojot apsvērumus, ko Aģentūra ir saņēmusi saistībā ar NPA Nr. 06/2006 iekļautajiem priekšlikumiem, un vienlaikus ievērojot *ICAO* saistības, vienkāršs risinājums varētu būt *SMS* ieviešanas prasības attiecināšana tikai uz lidlaukiem, ko izmanto starptautiskiem komerciāliem gaisa pārvadājumiem. Tomēr Kopienas kontekstā šāds

risinājums var radīt sarežģījumus, ņemot vērā, ka šeit visi sabiedriskai izmantošanai atvērti lidlauki pēc definīcijas ir atvērti Kopienas iekšējai gaisa satiksmei. Tādēļ, ja patiešām vēlamies attiecināt šo prasību tikai uz sarežģītiem lidlaukiem, tai jābūt konkrētākai. Aģentūra uzskata, ka to var panākt, ar formulējumu "lidlauki, ko izmanto starptautiskiem komerciāliem gaisa pārvadājumiem" saprotot lidlaukus, kuros notiek regulāra gaisa satiksme⁸. Tas *ERs* B.2. punkta nolūks.

d - Lidlauku apkārtne

49. Kā skaidrots 6. punktā, dažas būtiskas prasības, kas jāievēro, lai mazinātu apdraudējumus lidlauku tuvumā, uz lidlauku īpašniekiem vai operatoriem vienkārši nevar juridiski attiecināt. Tas ir tādēļ, ka šie apdraudējumi rodas teritorijā ārpus lidlauka perimetra un aviācijas tirgus dalībnieki tos nevar tieši kontrolēt un mazināt. Tādēļ Aģentūra uzskata, ka paplašinātā Pamatregula ir piemērots instruments, lai novērstu ar šiem apdraudējumiem saistītos riskus, nosakot, ka pašu dalībvalstu pienākums ir gādāt par piemērotiem drošības apdraudējumu mazināšanas pasākumiem gadījumos, kad tas nav lidlauku īpašnieku vai operatoru spēkos. Tādēļ C iedaļā ir iekļautas pamatprasības, par kuru izpildi atbild dalībvalstis, kas, protams, var brīvi izvēlēties noteikto mērķu sasniegšanas līdzekļus.
50. Noteikta gaisa telpa apkārt lidlaukam ir jātur brīva no šķēršļiem, lai gaisa kuģi varētu nolaisties un pacelties droši. Tas galvenokārt attiecas uz šķēršļiem, kas atrodas ārpus lidlauka perimetra un kas varētu ietekmēt lidlauka projektu vai ekspluatāciju. Veicot pārbūvi vai apbūvi, ir jāpārbauda, vai šķēršļi nevar apdraudēt to gaisa kuģu drošību, kuri nolaižas lidlaukā vai paceļas no tā. Ja šķēršļi atzīst par potenciāli bīstamu, to vai nu nedrīkst būvēt vai tas jānovāc, vai arī jāgroza ielidošanas un/vai izlidošanas procedūras, lai mazinātu jaunā šķēršļa ietekmi. Var paredzēt arī nosacījumus, kas jāievēro, būvējot šķēršļi, piemēram, apgaismojumu. Lai veiktu šādu novērtējumu un nodrošinātu tā secinājumu ievērošanu, pienācīgi jāapspriežas ar attiecīgo aviācijas iestādi, lidlauka īpašnieku vai lidlauka operatoru un vietējo valsts iestādi, kas atbild par zemes izmantošanu. Tas ir *ERs* C.1. punkta mērķis, kas atspoguļo *ICAO* 14. pielikuma I sējuma 4. nodaļas ieteikumus.
51. Jākontrolē ir arī cita veida darbības, kas var apdraudēt lidlauka ekspluatācijas drošību. Pārmaiņas zemes izmantošanā var ietekmēt ģeogrāfiskos datus, ko izmanto par pamatu ielidošanas un izlidošanas maršrutu izstrādē. Jaunas ēkas un citas celtnes, pat ja tās neuzskata par šķēršļiem, var radīt bīstamu turbulenci. Lāzergaismas un citas ar aeronavigāciju nesaistītas gaismas var apžilbināt vai dezorientēt lidojuma apkalpi. Lieli fotoelektriski saules paneļi vai vēja turbīnas var būt ne vien potenciāli bīstami šķēršļi, bet var attiecīgi radīt vai nu bīstamu intensīvu atstarotu gaismu vai radionavigācijas signālu interferenci. Turklāt cilvēku darbības lidlauka apkārtne var pievilināt savvaļas dzīvniekus, tādējādi pastiprināti apdraudot lidlaukā notiekošās gaisa kuģu operācijas. Šādu iemeslu dēļ ir izstrādāts *ERs* C.2. punkts, kas dalībvalstīm liek veikt pasākumus, lai aizsargātu gaisa kuģus no šādām darbībām, kā aprakstīts 14. pielikuma I sējuma 5. un 9. nodaļā un saistītajās II sējuma daļās.
52. Pamatprasību B.1.i. punkts nosaka, ka jābūt avārijas situāciju plānam, lai risinātu avārijas situācijas, kas rodas lidlaukā vai tā tiešā tuvumā. Pieredze rāda, ka liela daļa avāriju, kas notiek

⁸ COM (2006) 396, 2006. gada 18. jūlija "Priekšlikumā EP un Padomes Regulai par kopīgiem noteikumiem gaisa transporta pakalpojumu sniegšanai Kopienā (pārstrādāta)" ir ierosināta šāda definīcija:

Regulāra gaisa satiksme nozīmē lidojumu sērijas, kam piemīt visi šie raksturojumi:

- (a) katru lidojumu veic gaisa kuģis, pārvadājot pasažierus, kravu un/vai pastu par maksu, tādā veidā, ka ikviens individuāli var iegādāties sēdvietas un/vai jaudu katram lidojumam (tieši no konkrētā gaisa pārvadātāja vai no tā pilnvarotajiem aģentiem);
- (b) katru lidojumu veic, lai apkalpotu satiksmi starp vienām un tām pašām divām vai vairākām lidostām:

- saskaņā ar publicētu sarakstu vai
- ar tādu lidojumu regularitāti vai biežumu, ka tie veido atpazīstamu plānveida sēriju.

lidmašīnām pacēloties vai nolaižoties, notiek ārpus lidlauka perimetra, t.i., teritorijā, par kuru lidlauka operators tieši neatbild. Tādēļ jāizveido avārijas situāciju plāni šādu avāriju gadījumiem, jo lidlauku un vietējie glābšanas un ugunsdzēsības dienesti izmanto vienus un tos pašus līdzekļus. Līdz ar to *ERs C.3.* punkts nosaka dalībvalstu pienākumu nodrošināt avārijas dienestu koordināciju. Tas ir aprakstīts arī *ICAO 14.* pielikuma I sējuma 9. nodaļā.

53. Lai gan gaisa operāciju tiesiskais regulējums nosaka, ka gaisa kuģu ekspluatantiem jāatturas izmantot attiecīgo gaisa kuģu tipam un operācijām neatbilstošus lidlaukus, reizēm ekspluatanti šo prasību neievēro. Šāda prakse var ne vien sabojāt infrastruktūru, bet radīt arī nepieņemamus riskus lidlaukā esošajiem cilvēkiem un īpašumam, tādēļ tā jāaizliedz. Tomēr nodrošināt izpildi šādos gadījumos nav viegli, jo operatora un lidlauka kompetentās iestādes parasti ir divas dažādas struktūras, kas turklāt nereti atrodas dažādās valstīs. Lai gan neviens neapstrīd, ka lēmumam par lidlauka izmantošanu vai neizmantošanu, jo īpaši avārijas situācijās, būtu jāpaliek vienīgi gaisa kuģu ekspluatanta ziņā, ļaunprātīgu rīcību tomēr vajadzētu sodīt. Tas ir *ERs C.4.* punkta mērķis; šis punkts liek dalībvalstīm šādos gadījumos iesaistīties.

II. PAMATPRASĪBAS

A - Lidlauku fiziskie raksturlielumi, infrastruktūra un aprīkojums

1) *Kustības zona*

- a) Ikvienā lidlaukā jābūt speciālam gaisa kuģu nolaišanās un pacelšanās laukumam.
 - i) Nolaišanās un pacelšanās laukuma izmēriem jābūt piemērotiem paredzētajiem gaisa kuģiem.
 - ii) Atbilstošos gadījumos nolaišanās un pacelšanās laukuma nestspējai jābūt pietiekamai, lai izturētu slodzi, ko rada atkārtotas paredzēto gaisa kuģu operācijas. Laukumiem, kas nav paredzēti atkārtotām operācijām, tikai jāspēj noturēt gaisa kuģus.
 - iii) Atbilstošos gadījumos nolaišanās un pacelšanās laukumam jābūt projektētam, paredzot ūdens drenāžu un nepieļaujot, ka uzkrājies ūdens varētu radīt nepieņemamus gaisa kuģu ekspluatācijas riskus.
 - iv) Nolaišanās un pacelšanās laukuma slīpums un slīpuma pārmaiņas nedrīkst radīt nepieņemamus gaisa kuģu ekspluatācijas riskus.
 - v) Laukuma virsmas raksturlielumiem jābūt piemērotiem paredzētajiem gaisa kuģiem.
 - vi) Nolaišanās un pacelšanās laukumā nedrīkst atrasties priekšmeti, kas varētu radīt nepieņemamus gaisa kuģu ekspluatācijas riskus.
- b) Ja ir vairāki nolaišanās un pacelšanās laukumi, tie nedrīkst radīt nepieņemamus gaisa kuģu ekspluatācijas riskus.
- c) Apkārt nolaišanās un pacelšanās laukumam jābūt noteiktām zonām. Šīs zonas ir paredzētas, lai, veicot pacelšanās vai nolaišanās operācijas, aizsargātu tām pāri lidojošus gaisa kuģus un mazinātu sekas gadījumos, kad gaisa kuģi nolaižoties netīši nenokļūst līdz pacelšanās un nolaišanās laukumam vai pārskrien pāri tā malai vai galam.
 - i) Šo zonu izmēriem jāatbilst paredzamajām gaisa kuģu operācijām.
 - ii) Šo zonu slīpums un slīpuma pārmaiņas nedrīkst radīt nepieņemamus gaisa kuģu ekspluatācijas riskus.

- iii) Šajās zonās nedrīkst atrasties priekšmeti, kas varētu radīt nepieņemamus gaisa kuģu ekspluatācijas riskus. Tas neattiecas uz lūstošu aprīkojumu, kas jānovieto šajās zonās, lai atvieglinātu gaisa kuģu operācijas.
- iv) Ikvienai no šīm zonām jābūt ar tās mērķim pietiekamu nestspēju.
- d) Lidlauka zonas un tām tieši piegulošā teritorija, ko izmanto gaisa kuģu vadīšanai pa zemi vai novietošanai stāvvietā, jāprojektē tā, lai gaisa kuģus, kam konkrētās zonas paredzētas, varētu droši ekspluatēt jebkuros paredzētajos apstākļos.
 - i) Šo zonu nestspējai jābūt pietiekamai, lai izturētu slodzi, ko rada paredzēto gaisa kuģu atkārtotas operācijas, izņemot zonas, ko paredzēts izmantot tikai dažkārt un kam tikai jāspēj noturēt gaisa kuģus.
 - ii) Šīm zonām jābūt projektētām, paredzot ūdens drenāžu un nepieļaujot, ka uzkrājies ūdens varētu radīt nepieņemamus gaisa kuģu ekspluatācijas riskus.
 - iii) Šo zonu slīpums un slīpuma pārmaiņas nedrīkst radīt nepieņemamus gaisa kuģu ekspluatācijas riskus.
 - iv) Šo zonu virsmas raksturlielumiem jābūt piemērotiem paredzētajiem gaisa kuģiem.
 - v) Šajās zonās nedrīkst atrasties priekšmeti, kas varētu radīt nepieņemamus gaisa kuģu ekspluatācijas riskus. Tas neliedz speciāli norādītās vietās vai joslās novietot šīm zonām vajadzīgo aprīkojumu.
- e) Cita gaisa kuģiem paredzēta infrastruktūra jāprojektē tā, lai tā neradītu nepieņemamus riskus gaisa kuģiem, kas to izmanto.
- f) Būves, celtnes, aprīkojums un noliktavas jāizvieto un jāprojektē tā, lai tās neradītu nepieņemamus gaisa kuģu ekspluatācijas riskus.
- g) Jānodrošina piemēroti līdzekļi, lai kustības zonā nevarētu iekļūt nepiederošas personas, nepiederoši transportlīdzekļi vai dzīvnieki, kas ir tik lieli, ka var radīt nepieņemamus gaisa kuģu ekspluatācijas riskus, ja vien attiecīgos riskus nevar samazināt ar citiem līdzekļiem, kas garantē tādu pašu drošības līmeni.

2) ***Augstums virs šķēršļiem***

- a) Lai aizsargātu gaisa kuģus, kas gatavojas nolaisties lidlaukā vai izlidot no lidlauka, jānosaka ielidošanas un izlidošanas maršruti vai zonas. Šiem maršrutiem vai zonām jāgarantē, ka gaisa kuģi lido vajadzīgajā augstumā virs šķēršļiem, kas atrodas lidlauka apkārtnē.
- b) Augstumam virs šķēršļiem jāatbilst lidojuma posmam un operācijām, ko veic gaisa kuģis. Nosakot šo augstumu, jāņem vērā arī aprīkojums, ko izmanto gaisa kuģu stāvoķļa noteikšanai.

3) ***Vizuālie un nevizuālie palīglīdzekļi un lidlauku aprīkojums***

- a) Palīglīdzekļi atbilst to mērķim, ir atpazīstami un sniedz nepārprotamu informāciju to izmantotājiem visos paredzētajos ekspluatācijas apstākļos.
- b) Paredzētajos ekspluatācijas apstākļos lidlauku aprīkojumam jāfunkcionē kā nākas, neprasot īpašu prasmju vai spēka piemērošanu. Ekspluatācijas apstākļos vai sabojāšanās gadījumā lidlauku aprīkojums nedrīkst radīt nepieņemamus aviācijas drošības riskus.

- c) Palīglīdzekļiem un to elektriskās strāvas piegādes sistēmām jābūt projektētām tā, lai to sabojāšanās gadījumā informācijas lietotāji nesaņemtu neatbilstošu, maldinošu vai nepietiekamu informāciju un lai nerastos būtisku pakalpojumu pārtraukumi.
- d) Jānodrošina piemēroti aizsardzības līdzekļi, lai izvairītos no šādu palīglīdzekļu sabojāšanas vai to darbības traucēšanas.
- e) Starojuma avoti un kustīgi vai nekustīgi priekšmeti netraucē un nelabvēlīgi neietekmē gaisa kuģniecības sakaru, navigācijas un uzraudzības sistēmas.
- f) Attiecīgajiem darbiniekiem tiek sniegta informācija par lidlauku aprīkojuma ekspluatāciju un izmantošanu, tostarp skaidri norādot, kādos apstākļos var rasties nepieņemami aviācijas drošības riski.

4) *Lidlauku dati*

- a) Ir jānosaka katra lidlauka un tajā pieejamo pakalpojumu svarīgie dati, kas regulāri jāatjaunina.
- b) Dati ir precīzi, salasāmi, pilnīgi un nepārprotami. Tiek uzturēts atbilstošs datu integritātes līmenis.
- c) Dati jādara pieejami lietotājiem laikus, saziņai izmantojot metodi, kas ļauj nodot datus lietotājiem pietiekami droši, nesabojājamā veidā un ātri.

B - Lidlauku ekspluatācija un pārvaldība

- 1) Lidlauka operators atbild par lidlauka ekspluatāciju. Lidlauka operatora pienākumi ir šādi:
 - a) Lidlauka operatora rīcībā - tieši vai saskaņā ar līgumiem - jābūt visiem vajadzīgajiem līdzekļiem, lai gaisa kuģu ekspluatācija lidlaukā vienmēr būtu droša. Pie šādiem līdzekļiem, tomēr neaprobežojoties ar tiem, pieder iekārtas, personāls, aprīkojums un materiāli, uzdevumu, pienākumu un procedūru dokumentēšana, piekļuve attiecīgiem datiem un lietvedība.
 - b) Lidlauka operatoram jāveic pārbaudes, lai pārliecinātos par lidlauka nepārtrauktu atbilstību A iedaļas prasībām, un jāveic attiecīgi pasākumi, lai mazinātu ar neatbilstībām saistītus riskus. Jānosaka un jāpiemēro procedūras, lai visiem lidlauka izmantotājiem laikus paziņotu par šādiem pasākumiem.
 - c) Lidlauka operators izstrādā un īsteno atbilstošu lidlauka risku vadības programmu, lai novērstu ar savvaļas dzīvniekiem saistītus riskus.
 - d) Lidlauka operatoram jāpierāda, ka transportlīdzekļu un cilvēku pārvietošanās kustības zonā un citās ekspluatācijas zonās ir saskaņota ar gaisa kuģu kustību, lai izvairītos no sadursmēm un gaisa kuģu bojājumiem.
 - e) Lidlauka operators pierāda, ka attiecīgos gadījumos ir noteiktas un tiek īstenotas procedūras, lai mazinātu riskus, ko rada lidlauka ekspluatācija nelabvēlīgos laika apstākļos, pie sliktas redzamības vai naktī.
 - f) Lidlauka operators vienojas ar citām svarīgām organizācijām, lai nodrošinātu šo lidlauku pamatprasību nepārtrauktu ievērošanu. Pie šādām organizācijām, tomēr neaprobežojoties ar tām, pieder gaisa kuģu ekspluatanti, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji, lidlauka pakalpojumu sniedzēji un citas organizācijas, kuru darbība vai ražojumi var ietekmēt aviācijas drošību.

- g) Lidlauka operatoram jāpierāda, ka ir noteiktas un tiek piemērotas procedūras, lai apgādātu gaisa kuģus ar degvielu, kurā nav piemaisījumu un kura atbilst pareizajām specifikācijām.
- h) Lidlauka aprīkojuma tehniskās apkopes rokasgrāmatas ir pieejamas, tās piemēro praksē un tās aptver tehniskās apkopes un remonta instrukcijas, servisa informāciju, defektācijas un pārbaudes procedūras.
- i) Lidlauka operators izstrādā un īsteno lidlauka avārijas situāciju plānu, kas aptver iespējamās avārijas situācijas, kuras var rasties lidlaukā vai tā tiešā tuvumā. Šis plāns ir saskaņots ar vietējās kopienas avārijas situāciju plānu.
- j) Lidlauka operatoram jāpierāda, ka lidlaukā ir glābšanas un ugunsdzēsības dienests gadījumā, ja lidlauku izlidošanai vai ielidošanai gatavotos izmantot krīzes situācijā nokļuvuši gaisa kuģi. Incidentu vai avāriju gadījumā šim dienestam jāreaģē ar pienācīgu operativitāti un tā rīcībā jābūt vismaz aprīkojumam, ugunsdzēsības līdzekļiem un pietiekamiem cilvēkresursiem.
- k) Lidlauka operatoram jāgādā, lai ikviens lidlauka ekspluatācijā un uzturēšanā iesaistītais darbinieks būtu apmācīts un kvalificēts, un jāīsteno un jāuztur mācību un kontroles programmas, lai nodrošinātu visu attiecīgo darbinieku nepārtrauktu kompetenci.
- l) Lidlauka operatoram jāpierāda, ka jebkura persona, kam atļauts bez pavadības piekļūt kustības zonai vai citām ekspluatācijas zonām, ir atbilstoši apmācīta un kvalificēta šādai piekļuvei.
- m) Glābšanas un ugunsdzēsības dienestu darbinieki ir pienācīgi apmācīti un kvalificēti darbam lidlauka vidē. Lidlauka operators īsteno un uztur mācību un kontroles programmas, lai nodrošinātu šo darbinieku nepārtrauktu kompetenci.
- n) Visiem glābšanas un ugunsdzēsības dienestu darbiniekiem, kam var nākties rīkoties aviācijas avārijas situācijās, periodiski jāpierāda, ka no medicīniskās piemērotības viedokļa, ievērojot darbības veidu, viņi spēj apmierinoši veikt savas funkcijas. Šajā kontekstā medicīniskā piemērotība, kas ietver kā fizisko, tā garīgo piemērotību, nozīmē, ka darbinieks necieš no slimībām vai darbnespējas, kas varētu padarīt šo darbinieku nespējīgu:
 - i) izpildīt uzdevumus, kas jāveic, rīkojoties aviācijas avārijas situācijās;
 - ii) jebkurā laikā pildīt uzticētos pienākumus;
 - iii) pareizi uztvert apkārtējo vidi.

Gadījumos, kad personāla medicīniskā piemērotība nav pilnīgi pierādāma, var īstenot riska mazināšanas pasākumus, kas garantē tādu pašu drošību.

- 2) Sabiedriskai izmantošanai atvērtās lidostās, kurās notiek regulāra gaisa satiksme:
 - a) Lidlauka operatoram jāievieš un jāuztur vadības sistēma, lai vienmēr nodrošinātu atbilstību šīm lidlauku pamatprasībām, un jātiecas nepārtraukti un aktīvi pilnveidot drošību un kvalitāti. Vadības sistēmā ietilpst organizatoriskas struktūras, ir noteiktas atbildības un kompetences jomas, politika un procedūras.
 - b) Vadības sistēmā ietilpst avāriju un incidentu novēršanas programma, kas aptver notikumu paziņošanas un analīzes kārtību. Analīzē vajadzības gadījumā piedalās 1.g. punktā minētās puses.
 - c) Lidlauka operatoram jāizstrādā lidlauka rokasgrāmata un jādarbojas saskaņā ar šo rokasgrāmatu. Rokasgrāmatā jābūt visām vajadzīgajām instrukcijām, informācijai un procedūrām, lai lidlauks, vadības sistēma un ekspluatācijas personāls varētu pildīt savus pienākumus.

C - Lidlauku apkārtne

- 1) Jāveic piesardzības pasākumi, nodrošinot, ka gaisa telpa apkārt lidlauka kustības zonām ir brīva no šķēršļiem, lai lidlaukā varētu notikt paredzētās gaisa kuģu operācijas un šķēršļu izveide lidlauka apkārtņē neradītu nepieņemamus riskus. Šajā nolūkā jāizveido, jānodrošina un nepārtraukti jāuzrauga šķēršļu ierobežošanas virsmas, lai apzinātu par šīm virsmām augstākus objektus.
 - a) Konstatējot par šīm virsmām augstākus objektus, jānovērtē, vai tie ir vai nav uzskatāmi par nepieņemamu risku. Visus nepieņemamos riskus likvidē vai mazina.
 - b) Par palikušajiem šķēršļiem jāpaziņo, un vajadzības gadījumā tie atbilstoši jāmarķē un jāapriko ar gaismām.
- 2) Ar cilvēku darbību un zemes izmantošanu saistīti apdraudējumi, tādi kā turpmāk uzskaitītie un citi, ir jāuzrauga un jākontrolē. Šo apdraudējumu radītos riskus novērtē un vajadzības gadījumā mazina. Pie šiem apdraudējumiem pieder:
 - a) jebkura apbūve vai zemes izmantošanas pārmaiņas lidlauka apkārtņē;
 - b) iespējamība radīt turbulenci;
 - c) bīstamas, dezorientējošas un maldinošas gaismas;
 - d) žilbinoša gaisma, ko rada lielas un gaismu intensīvi atstarojošas virsmas;
 - e) tādu vietu izveide, kuras var veicināt savvaļas dzīvnieku aktivitāti lidlauka kustības zonas apkārtņē;
 - f) neredzama starojuma avoti vai kustīgi un nekustīgi priekšmeti, kas var traucēt vai nelabvēlīgi ietekmēt gaisa kuģniecības sakaru, navigācijas un uzraudzības sistēmu darbību.
- 3) Aviācijas avārijas situācijām lidlauka apkārtņē jāizstrādā vietējās kopienas avārijas situāciju plāns.
- 4) Izņemot avārijas situācijas, kad gaisa kuģi dodas uz avārijas lidlauku, vai citus apstākļus, ko nosaka katrā gadījumā atsevišķi, lidlauku vai kādu tā daļu bez lidlauka operatora piekrišanas nedrīkst izmantot gaisa kuģi, kas neatbilst parastiem darbības apstākļiem paredzētajam lidlauka projektam un ekspluatācijas procedūrām.